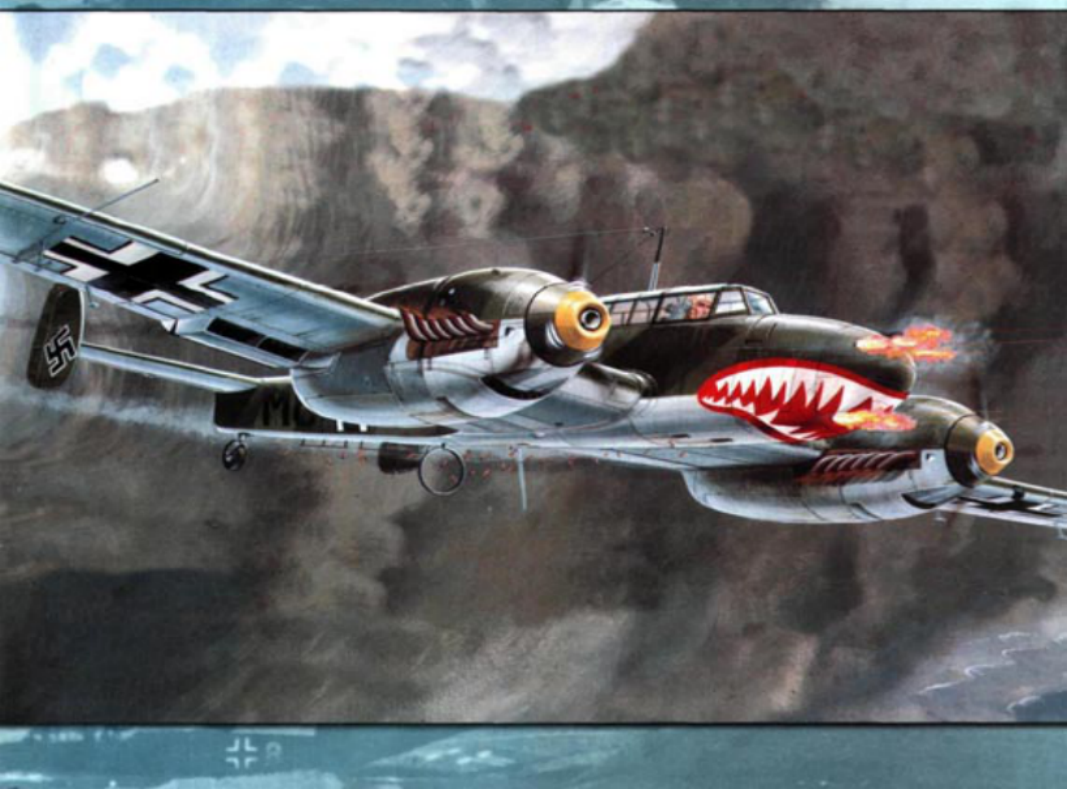
ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

117

MESSERSCHMITT Bf 110



SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Концепция стратегического истребителя известна со времен Первой мировой войны, когда и немцам и антантовцам потребовался самолет-истребитель, способный совершать глубокие рейды и эскортировать бомбардировщики. В то время уровень развития авиационной науки и техники не позволял разработать такой самолет, тем не менее, интерес к стратегическому истребители военные не утратили и в 20-е годы. Реальным же создание стратегического истребителя стало в середине 30-х годов и больше всего преуспели в этом деле немцы. Однако, немцы не были ни первыми, ни единственными…

- Zerstorer
  -
  - Bf.110B
  - Bf.11 °C
- Боевое применение Bf.110
  - Польша
  - Битва за Гельголандскую бухту
  - Операция «Везерюбунг»
  - Дания
  - Норвегия
- Bf.11 °C-2, C-3 и C-4
- Боевое применение Bf.110
  - Наступление на Западе
  - Церсторер дальнего действия Bf.110D
- Боевое применение Bf.110
  - Оборона Рейха
- ТТХ различных модификаций Bf 110

Zerstorer

Концепция стратегического истребителя известна со времен Первой мировой войны, когда и немцам и антантовцам потребовался самолет-истребитель, способный совершать глубокие рейды и эскортировать бомбардировщики. В то время уровень развития авиационной науки и техники не позволял разработать такой самолет, тем не менее, интерес к стратегическому истребители военные не утратили и в 20-е годы. Реальным же создание стратегического истребителя стало в середине 30-х годов и больше всего преуспели в этом деле немцы. Однако, немцы не были ни первыми, ни единственными…

Точкой отсчета в истории стратегического истребителя стал 1934 г. В этом году в Польше выиграл конкурс истребитель P.Z.L. P-38 «Wilk», во Франции было разработано техническое задание к стратегическому истребителю, аналогичную спецификацию на самолет Kampfzerstorer проработали германские военные.

К разработке концепции многоцелевого стратегического истребителя Kampfzerstorer (боевой разрушитель) приложил руку лично Герман Геринг. Самолет должен был выполнять следующие задачи:

1. Осуществлять глубокие рейды на территорию, занятую противником, с целью расчистки воздушного пространства перед подходом бомбардировщиков.
2. Сопровождать и осуществлять «ближнее» прикрытие бомбардировщиков.
3. Перехватывать и уничтожать бомбардировщиков противника.
4. Наносить бомбо-штурмовые удары по сухопутным войскам противника.

Спецификация на двухмоторный цельнометаллический трехместный моноплан с мощным пушечным вооружением и внутренним бомбоотсеком было направлено фирмам AGO (Арадо), Дорнье, Хейнкель, Хеншель, Гота, Фоке-Вульф и BWF (Bayerische Flugzeugwerke — Мессершмитт).

За полномасштабное проектирование самолета взялись конструкторы фирм BWF, Фоке-Вульф и Хеншель. Фоке-Вульф и Хеншель работали над проектами, максимально приближенными к оригинальной спецификации. С этими фирмами немедленно был подписан контракт на постройку трех прототипов — FW-57 Фокке-Вульфа и Hs-124 Хеншель. Конструкторы фирмы BWF проигнорировали многие пункты технического задание к самолету Kampfzerstorer, сделав упор на достижение высоких

летных характеристик. Только личное вмешательство Эрнста Удета позволило фирме BWF заключить контракт с военными н изготовить прототип, получивший обозначение Bf.110.

Самые крупный самолет спроектировали инженеры фирмы Фоке-Вульф. Размах крыла FW-57 составлял 27 м. Силовая установка состояла из пары 12-цилиндровых моторов жидкостного охлаждения Даймлер-Бенц DB-600 мощностью по 910 л.с. Самолет был вооружен двумя стреляющими вперед 20-мм автоматическими пушками MG-FF и одной пушки MG-FF в кормовой дистанционно-управляемой турели фирмы Маузер. На самолете Хеншель Hs-124 стояли два 12-цилиндровых двигателя жидкостного охлаждения Юнкере Jumo-21 ˚С мощностью по 600 л.с. Переднее наступательное стрелковое вооружение устанавливалось на турели Маузер, самолет был оборудован внутренним бомбоотсеком. Еще до начала изготовления прототипов в штабе люфтваффе посчитали, что требования к «разрушителю» занижены и дополнили их отдельным заданием на скоростной бомбардировщик Schnellbomber, унифицированный с самолетом Kampfzerstorer. Команда Мессершмитта «бомбардировочную» часть спецификации игнорировала почти целиком, сосредоточившись исключительно на истребительных пунктах технического задания.

Проект Bf. 110 отличался чистотой аэродинамики и стремительным силуэтом прирожденного истребителя. На самолет предлагалось поставить два мотора Даймлер-Бенц DB-600A. Самолет имел двухкилевое оперение, а на крыле автоматические предкрылки Хэндли-Пейдж. Первый прототип Bf.110Vl впервые поднял в воздух 12 мая

1936 г. летчик-испытатель Рудольф Оптц с аэродрома Аугсбург. Через несколько дней в горизонтальном полете самолет развил скорость 520 км/ч. К сожалению, двигатели DB-600A показали себя чрезвычайно ненадежными устройствами. На взлете и посадке самолет сильно разворачивало из-за гироскопического момента, создаваемого моторами и винтами.

До постройки второго прототипа Bf.110V2, завершенного 24 октября 1936 г., проблему моторов решить не удалось. Второй прототип передали в испытательный центр люфтваффе в Рехлине. Военных летчиков приятно удивила высокая скорость творения Вилли Мессершмитта, но они остались недовольными плохой маневренностью аппарата, который был явно тяжелее воздуха. По скорости двухмоторный мессер даже превосходил своего одномоторного собрата — Bf.109B-l. Далее второй прототип облетывали строевые опытные летчики-истребители. В январе 1937 г. Bf.110V2 вернулся в Рехлин, где к полетам на нем

приступили гражданские летчики-испытатели министерства авиации. К этому времени, разработанные в строгом соответствии с техническим заданием самолеты FW-57 и Hs.124 объявили не способными выполнять функции, возлагаемые на самолет Kampfzerstorer. Теперь военные требовали как можно скорее начать серийный выпуск единственного оставшегося кандидата в «разрушители» — самолета Bf. 110.

Изделие Вили Мессершмитта и возглавляемого им коллектива не только отвечала новому техническому заданию, но кое в чем его превосходила. Предназначенные для проведения эксплуатационных испытаний четыре предсерийных самолета Bf.110A-0 планировалось оснастить моторами DB-600A мощностью по 986 л.с. К моменту установки двигателей на уже изготовленные планеры военные декларировали мотор DB-600A как негодный для использования на истребителях. Пришлось ставить двигатели Jumo-210B мощностью по 610 л.с. Первый предсерийный самолет был собран в августе 1937 г. Мощности моторов аэроплану явно не хватало — на испытаниях он показал максимальную скорость всего 268 миль в час. Самолеты серии «A-0» отличались от опытных машин «V» наличием установленных впереди четырех пулеметов MG-17 калибра 7,92 мм, была изменена форма мотогондол, хвостовую опору шасси выполнили неубираемой, в задней части фонаря кабины была установлена турель с пулеметом MG-15 калибра 7,92 мм.

В ожидании готовности новых более мощных двигателей DB-601 самолет не спешили запускать в серийное производство. Сначала серию планировали на начало весны 1938 г… однако сертификация двигателей затянулась.

Часто встречаются утверждения, будто бы в люфтваффе были крайне недовольны характеристиками Bf.110 на момент запуска самолета в серийное производство. Это не так. Bf. 110 летал быстрее любого одномоторного истребителя ВВС вероятных противников Германии. Может быть самолет был тяжеловат в управлении, зато имел очень мощное стрелковое вооружение. Люфтваффе дало зеленый свет новому самолету, военной машине элитных частей — Zerstorergruppen.

Bf.110B

К марту 1938 г. фирма BFW приступила к серийному выпуску модернизированного варианта «Церсторера». Заново была спроектирована носовая часть фюзеляжа самолета, которая теперь стала еще более аэродинамической и получила во внутрь пару 20-мм пушек MG-FF с амбразурами в нижней части фюзеляжа.

Увы. но сертификацию моторы DB-601 все еще не прошли, поэтому на самолет пришлось ставить двигатели Jumo-210. В апреле был готов первый Bf.110B-O, оснащенный моторами Jumo-210G мощностью по 700 л.с. Первый серийный Bf. 110B-1 покинул сборочный цех завода в июле 1938 г. В августе самолет был продемонстрирован начальнику штаба французских ВВС генералу Вюллемину. Генерал осмотрел производственную линию тяжелых истребителей на заводе в Аугсбурге. Самолеты с регулярными интервалами покидали сборочный цех и так же регулярно поднимались в небо. Знал бы француз, что немцы гоняли по кругу один предсерийный Bf.110B-O и несколько серийных Bf.110B-1. Самолет взлетал, садился, затем его закатывали в сборочный цех с одной стороны, выкатывали с другой — самолет взлетал, садился, затем его закатывали в сборочный цех с одной стороны, выкатывали с другой…

Всего было построено 45 самолетов Bf.110B-1, после чего выпуск продукции с моторами Jumo-210 прекратили. Эти истребители поступили на вооружение I (Zerstorer)/LG-l (тренировочная группа), I/ZG-1 (бывший JG-141), I/ZG-76 (бывшая III/JG-132).

Подварианты модификации Bf.110B:

Bf. 110B-1 — Zerstorer с полным комплектом бортового стрелкового вооружения передней полусферы из четырех пулеметов и двух пушек.

Bf. 110B-2 — разведчик, вместо пушек установлена фотокамера.

Bf. 110B-3 — учебно-тренировочный самолет, пушки демонтированы, установлено дополнительное радиооборудование. В вариант Bf. 110B-3 было доработано несколько самолетов Bf.110B-1.

Bf.11 ˚C

В конце 1938 г. двигатель DB-601A-1 наконец-то получил сертификат, разрешающий установку этого мотора на аэропланы. Между тем, команда Вилли Мессершмитта не теряла времени даром в ожидании доводки мотора. Инженеры напряженно трудились на благо улучшения аэродинамики двухмоторного стратегического изделия. Так были спроектированы изготовлены новые гликолевые радиаторы, новые маслорадиаторы, воздухозаборник карбюратора правого мотора перемещен в носок крыла. Максимальная скорость нового варианта Bf.110 составляла 557 км/ч на высоте 6700 м, дальность полета -1100 км, с дополнительными подвесными топливными баками дальность полета возрастала до 1350 км.

В конце января первые серийные истребители Bf.l1 ˚C поступили на вооружение I(Z)/LG-1, эта тренировочно-исследовательская группа базировалась в Грейфсвальде. Выпуск самолетов шел столь высокими темпами, что весной и ранним летом на Bf/11 ˚C перешли I/ZG-1 и I/ZG-26.

Первыми иностранцами, которые вживую увидели новое чудо авиаконструкторской мысли третьего Рейха, стали французы — это когда немцы дурачили в августе 1938 г. генерала Вюллемина в Аугсбурге. Французы первыми в мире познакомились и Bf.11 ˚C. Секретная служба Франции подкупила двух братьев-механиков, работавших на заводе в Аугсбурге. Братья должны были перегнать новенький истребитель во Францию. Братанам не повезло — испортилась погода. Взлететь-то они взлетели, но над Францией попали с сложные метеоусловия. При вынужденной посадке самолет был разбит, «Винтик» и «Шпунтик» погибли. Французы два месяца изучали остатки аэроплана, после чего вернули обломки Германии.

Подварианты модификации Bf.l1 ˚C:

Bf. 11 ˚C-1 — Zerstorer

Bf. 11 ˚C-2 — Zerstorer, отличался наличием радиостанции FuG-10, установленной взамен старой FuG-III.

Bf. 11 ˚C-3 — Zerstorer, вариант с улучшенными пушками MG-FF.

Bf. 11 ˚C-4 — Zerstorer с бронезащитой членов экипажа.

Bf. 11 ˚C-4/B Jabo A — истребитель-бомбардировщик, под фюзеляжем установлено два держателя ETC-250. Вместо моторов DB-601A-1 установлены моторы DB-601N.

Bf. 11 ˚C-5 — разведчик, вместо пушек MG-FF установлен аэрофотоаппарат Rb-50/30.

Bf. 11 ˚C-5/N — аналогичен Bf.11 ˚C-5, но с двигателями DB-601N.

Bf. 11 ˚C-6 — Zerstorer, две 20-мм пушки MG-FF заменены одной 30-мм пушкой МК-101.

Bf. 11 ˚C-7 Jabo — истребитель-бомбардировщик, под фюзеляжем по продольной оси установлен держатель ETC-500, двигатели — два мотора DB-601N.

Боевое применение Bf.110

Польша

Германия напала на Польшу 1 сентября 1939 г. Над Польшей получили боевое крещение элитные части Геринга — Zerstorergreppen: I(Z)/LG-1 и I/ZG-1 в составе 1-го воздушного флота Кессельринга, действовавшего в районе границы Польши и Восточной Пруссии; Г/ ZG-76 на юге в составе 4-го воздушного флота Лохра по линии границы Польши с Чехословакией.

Честь первыми перелететь границы с Польшей выпала экипажам Bf.110 из 2/ZG-76. Юный командир 2-го стаффеля обер-лейтенант Вольганг Фальк писал:

— Мы взлетели в 6 часов утра в качестве сопровождения группы Не-111 из KG-4, летевших бомбить Краков. Наш энтузиазм не знал меры. Наконец пробил час войны для наших «Церстореров».

— К сожалению мы не обнаружили бомбардировщиков, пока не прилетели к Кракову. А над Краков самолеты защищать были не от кого: ни огня зениток, ни истребителей врага. Бомбардировщики спокойно разгрузились над целями, после чего мы проводили их домой. На обратном пути я заметил вдалеке одинокий армейский разведчик Не-46, совершенно лишенный защиты. Я подумал — а не помочь ли ему? Наконец нашлась работенка для наших крыльев. Через несколько минут я узрел еще один аэроплан: «Ха, PZL-23! Что ж, начнем боевой счет с него!» Пока я набирал высоту, поляк ушел в сторону солнца, но я отлично видел красные отблески солнечных лучей на опознавательных знаках польского истребителя. Опознавательные знаки поляков были красно-белого цвета. Белые элементы они закрасили под камуфляж самолета, но красные остались и их было отлично видно. Я развернулся в сторону польского истребителя. Я уже готов был обрушить на него всю мощь бортового оружия, включая личный Люггер, когда мой воздушный стрелок в тактичной, хотя и далекой от уставной, манера разъяснил мне, что за ошибку я совершаю. Оказывается мы атаковали совсем не польский PZL P-23, а очень даже наш Ju-87B. За опознавательный знак ВВС Польши я принял нарисованную на борту «Штуки» букву «Е» красного цвета. Урок пошел впрок — сразу после посадки я приказал перекрасить все цветные литеры на наших «Церсторерах» в черный цвет.

В первый день войны Фальк и его орлы побед в воздушных боях не одержали по причине отсутствия воздушных боев.

На северном участке фронта вторжения Bf.110 из I(Z)/LG-1 эскортировали Не-11P из KG-27 в налете на Варшаву. В момент,

когда Хейнкели уже легли на боевой курс, в небе появилось три десятка польских истребителей PZL P-11C из Павликовской истребительной бригады. За несколько минут «церстореры» подожгли пять польских самолетов. Bf. 110 потерь не имели. «Церсторер» впервые вкусил кровь противника.

На второй день войны «церстореры» из I/ZG-76 дрались с P-11 над Лодзью. По одному поляку сбили лейтенант Хельмут Лент и обер-лейтенант Нагель. Однако, польские истребители в свою очередь завалили три Bf.110.

Организованная активность польских ВВС падала на глазах, так как большинство самолетов ВВС Польши немцы уничтожили на земле. «Церстореры» все чаще стали летать на оказание непосредственной авиационной поддержки частям вермахта. Воздушные бои с польскими истребителям случались только эпизодически. Над Польшей обер-лейтенант Вольфганг Фальк одержал три победы в воздушных боях, он так вспоминал о своем первом сбитом:

— Мы летели на свободную охоту в глубину Польши, когда я заметил самолет, похожий на Ju-87. Сократив расстояние, я смог уточнить тип летательного аппарата — то был PZL-23. Точно, самолет отлично был виден в лучах восходящего солнца.

10 сентября стаффелькапитан Фальк направился в Бреслац, чтобы лично рапортовать командующему люфтваффе:

— После прибытия нам сказали, что предстоит сопровождать самолет Ju-52 с рейхсмаршалом на борту в полете над зоной боевых действий. За коротким инструктажем последовал визит в личный железнодорожный поезд маршала Геринга. Рейхсмаршал угостил нас кофе (мы вообще-то питали иллюзии насчет шнапса), участливо расспрашивая о боевом опыте первых десяти дней войны. По окончании беседы, Геринг подозвал одного из своих порученцев с наградным листом на Железный крест. Так я, одним из первых на этой войне, получил Железный крест.

Активность действий авиации над Польшей продолжала снижаться, а после 17 сентября, когда Красная Армия начала свой знаменитый Освободительный поход, польские самолеты вообще перестали появляться в воздухе. 28 сентября Польша, зажатая в тисках между Гитлером и Сталиным, прекратила сопротивление. В польскую кампанию части «церстореров» полностью оправдали, возлагаемые на них Герингом надежды. Общие потери самолетов Bf.110 составили 12 машин.

Битва за Гельголандскую бухту

После завершения польской кампании I/ZG-76 была переброшена на Рейн, где Bf. 110 патрулировали границу с Францией. 17 декабря эту ударную группу «церстореров» двинули в Евер для усиления «коммандо Шумахера» перед лицом возросшей активности английской авиации в районе Гельголанда. На следующий день над бухтой появилась группа из 22 «Веллингтонов» 9-й, 37-й и 149-й эскадрилий RAF, бомбардировщики выполняли полет на «вооруженную разведку». Целью «Веллингтонеов» была установленная на значительном расстоянии от береговой черты РЛС «Фрейя».

В «коммандо Шумахер» имелось 32 истребителя Bf.109 и 16 Bf.110. Все самолеты Шумахера взлетели на отражение налета англичан. В Англию вернулось только десять «Веллингтонов», 12 было потеряно, девять из них сбили Bf. 110 из I/ZG-76.

Стаффелькапитан Фальк со своими людьми патрулировал северо-западнее Бор-кума, не столь далече от острова Таксель:

— Мы летели в направлении Гельголанда. Заметив противника, стали набирать высоту. Дистанция до бомбардировщиков быстро сокращалась, вскоре стали видны белые облачка разрывов снарядов зенитной артиллерии, прикрывавшей своим огнем Вильгельмсгафен. Томми стали разворачивать на курс, ведущий в Англию.

На пикировании Фальк атаковал один «Веллингтон», а ведомый Фалька фельдфебель Фреся отсек два других бомбардировщика, стрелки которых открыли огонь по «мессеру» стаффелькапитана. Тем не менее, самолет Фалька получил повреждения, причиненные хвостовым стрелком атакованного им «Веллингтона».

— Оба мотора встали, я спланировал на аэродром острова Вангеруг. В первый и в последний раз я ощутил себя пилотом планера.

Операция «Везерюбунг»

Когда Bf.110 прошел проверку войной, выпуск самолетов в начале 1940 г. достиг сотни штук в месяц. С Bf. 109 на Bf. 110 перевооружили I и 1I/ZG-26, а в феврале свои Bf. 109 сдала I/ JG-144 и, став II/ZG-76, получила 110-е мессера. Пять групп «церстореров» были сформированы заново: 1 и II/ZG-2, III/ZG-26, I/ZG-52. Геринг планировал заполонить все небо своими элитными церстерерами.

Обер-лейтенант Фальк, наш добрый знакомый, 8 апреля 1940 г. стал командиром I/ZG-1. группенкапитаном. Фальк получил приказ явится в Гамбурге в отель «Эспланда». где размещался штаб 10-й флигердивизии. Фальк попал в комнату, битком набитую группенкапитанами, обсуждавшими новость — Германия собралась оккупировать Данию и Норвегию следующим утром.

Дания

— Каждый из нас получил индивидуальный приказ. Большинству технического состава предстояло грузиться на автотранспорт и двигаться на утро в глубины Дании вместе со второй волной пехоты. Техническому составу групп, задействованных в оккупации Норвегии, предстояло добираться на север самолетами вместе с воздушно-десантными частями. Десантникам ставилась задача захватить аэродромы, а наши техники должны были быть готовы к приему самолетов. Я получил приказ направить два стаффеля в Данию, где самолетам предстояло патрулировать воздушное пространство над Копенгагеном, после чего выполнить посадку на аэродроме Аалборг. Третий стаффель отправлялся в Норвегию. Офицер, проводивший инструктаж, предупредил, что «народ Дании, видимо, будет очень удивлен и счастлив видеть германские войска, которые несут ему свободу, но даже если датчан наше присутствие не устроит, то свои планы мы менять не станем. Ночью я долго дискутировал со своими экипажами на тему освободительного похода. Мы решили лететь над Балтикой как можно ниже, затем с восходом солнца набрать высоту 500 метров и пересечь береговую черту. Если мы обрадуем датчан, тогда будет здорово. В противном случае мы будем сбивать над Копенгагеном всех недовольных. Утром стояла прелестная погода. Мы взлетели с Барца. Мы шли все ниже и ниже, высота составляла всего 5-10 метров. На столь коротком маршруте карта мне была не нужна. Мы пересекли береговую черту, затем шоссе, дальше — железнодорожную линию, после чего увидели конечную точку полета — аэродром в предместье Копенгагена. На аэродроме стоял Фоккер-разведчик, а в лучах восходящего солнца блестела линейка истребителей Фоккер D-21. У истребителей вращались винты- самолеты прогревали моторы. Взлетят датчане — сразу окажутся у нас в руках. Сбить D-21 на малой высоте для настоящего истребителя даже не работа, а развлечение. Я заметил, что разведчик пошел на взлет. Фоккер набрал примерно 100 метров высоты, на аэродроме на старт выруливали истребители, а с земли по нам открыли огонь. Нет, эти парни явно не хотели, чтобы их освобождали. Тем хуже им же. Я открыл огонь из ушек и пулеметов сразу. Разведчик загорелся, после чего рухнул на Данию.

Я выполнил третий проход над летным полем, когда на самолет вдруг встал левый двигатель. Затем любимая пятая точка получила такой мощный толчок, что голова вошла в

соприкосновение с верхним остеклением фонаря кабины. В самолет попали! В первую минуту я не почувствовал боли, только какое-то оцепенение. Задницу и причинное место как будто кололи сотни острых иголок. Я не знал сколь долго поврежденный самолет сможет продержаться в воздухе и получиться ли дотянуть до Аальборга, а главное — сколь долго продержусь я сам. Пришлось передать командования командиру одного из стаффелей, после чего взять курс на юг. По крайне мере, сяду вынужденно в ридном фатерлянде, а не в чухонской Дании. Я шел вдоль шоссе на одном работающем двигателе в надежде узреть нашенские, германские, танки. Самолет поврежден, я ранен и потерял много крови. Рану осмотреть не представлялось возможным, так как ее скрывал парашют и спасательный жилет. Я решил: стану героем, перетяну через Балтику и сяду дома в Барце. Я летел от корабля к кораблю, вскоре впереди открылся аэродром Барц. Я выполнил посадку на одном работающем моторе. После приземления никакой крови на сиденье я не обнаружил, а стрелок не нашел пятен крови на моем комбинезоне. Я выбрался на крыло, после чего спрыгнул на землю. Заглянул под самолет — прямо под кабиной в фюзеляже красовалась дыра. Я опять залез на крыло и глянул в кабину. Кожаный чехол вокруг ручки управления был разворочен. Потом я снял парашют и открыл его. Пуля пробила все 54 складки парашюта и застряла. Окружающие меня коллеги с трудом сдерживали смех. Я скомандовал готовить к полету другой самолет. Я снова в воздухе. Солнце озаряет датский аэродром. Землю затянуло дымом от горящих самолетов. Я взял курс на Аальборг, где меня ждали подчиненные. По пути я обнаружил севший на вынужденную посадку один Bf. 110. На крыле самолета стоял пилот, а аэроплан окружили датские солдаты. «Хреновая ситуации! Чего ж делать-то?» Я решил попробовать сесть рядом. Получилось. Подрулил к коллеге — датчане не выражали враждебности. Пилот доложил, что его самолет получил повреждения от зенитного огня, а местные воины приняли его благожелательно. Все нормально. Самолет с экипажам остался под охраной датских солдат, а я уже без приключений долетел до Аальборга.

Норвегия

Ситуация в Норвегии несколько отличалась от событий, которые развернулись в Дании. Данию немцы оккупировали быстро и без потерь. Морской десант высаживался в пяти местах норвежского побережья. В час «Ч» плюс 175 минут самолеты Bf.110 из 1/ZG-76 появились над аэродромами Осло-Форнебю и Ставангер-Сола. Перед мессерами стояла задача очистить воздушное пространство перед высадкой воздушного десанта и обеспечить десанту огневую поддержку с воздуха. Самолеты с парашютистами появились спустя десять минут. Через 20 минут, когда парашютисты уже контролировали аэродромы, на них начали прибывать транспортные Ju-52. Из транспортов посыпалась пехота, которая сразу начала захватывать аэродромные объекты. Таков был простой, но эффективный план захвата аэродромов. У плана имелся один существенный недостаток — запас топлива позволял самолетам Bf.110 находится над целями не более 20 минут.

Восьмерку Bf.110 из I/ZG-76 возглавил обер-лейтенант Хансен. Над Форнебю мессера встретили девять норвежских истребителей Глостер «Гладиатор», которые вышли в атаку со стороны солнца. В жестокой «собачьей схватке» было сбита два мессера и три «Гладиатора». На трех из шести уцелевших самолетов Хансена после боя работало только по одному двигателю. Кроме того, в незапланированном воздушном бою немцы сожгли опасно много бензина. Хансен кружил над норвежским аэродромом, не наблюдая ни малейших признаков присутствия парашютистов на земле или в воздухе. Хансен не знал, что 29 Ju-52 из II/KGzb-VI с парашютистами были вынуждены из-за плохой погоды вернуться назад, на аэродром взлета! В 8 ч 45 минут Хансен приказал трем исправным самолетам штурмовать позиции норвежцев, чтобы ослабить оборону на случай возможного прибытия парашютистов. В 9 ч 05 мин., когда топлива в баках мессеров оставались капли, Хансен в разрывах облачности на приличной дистанции увидел Ju-52. Полагая, что то летят парашютисты (на самом деле транспортники перевозили авиапосадочные подразделения), мессера обрушились на пулеметные гнезда норвежцев.

Пассажиры «Железный Энни» также не подозревали о казусе, случившимся с парашютистами. То есть, посадочный десант считал аэродром уже захваченным десантом воздушным. Транспортники сходу пошли на посадку. Хансен с изумлением смотрел как головной Ju-52 вместо выброски парашютистов

заходит на посадочный курс. На самолет немедленно обрушился шквал огня. Юнкере загорелся. Хансен уже не мог ждать дальнейшего развития события. «Делаем заход со штурмовкой, после чего сразу садимся», — скомандовал командир. Первым садился на мессере с одним работающим мотором Лент. За остановившимся двигателем тянулся шлейф черного дыма. Лент приткнул машину на брюхо, но остальные пять мессеров сели нормально, на колеса. Самолеты порулили к северо-западной границе летного поля, воздушные стрелки при этом отчаянно отстреливались от норвежцев. Лент и стрелок-радист Кубиш за считанные минуты сняли со своего самолета турель-ный MG-15, заодно прихватив магазины к нему. Ленту с Курбишем не пришлось испытать пулемет в сухопутном бою — норвежцы начали отступать. Так 1-й стаффель 76-го гешвадера захватил аэродром. В 9 ч. 17 мин. Начали приземляться Ju-52 из II/KGzb-V. Летное поле быстро заполнила авиапосадочная пехота. С транспортными самолетами прибыли и механики из ZG-76, которые сразу взялись чинить поврежденный церстотрер.

Bf.11 ˚C-2, C-3 и C-4

Боевой опыт и развитие технологии самолетостроения диктовали необходимость внесения изменений в конструкцию Bf. 110, чтобы хороший церсторер стал еще лучше.

Самолеты модификации «C-2» появились во время норвежской компании, от «C-1» их отличали только более совершенные радиостанции FuG-10. Перед началом французской кампании появился «C-3» с улучшенными пушками MG-FF. Очень скоро Bf.11 ˚C-3 в производстве сменили Bf. 11OC-4 с бронеспинками пилотов. В значительных количествах самолеты Bf. 11 ˚C-4 в строевых частях появились только накануне битвы за Британию.

Боевое применение Bf.110

Наступление на Западе

Германский план наступления на Запад предусматривал прорыв в Арденнах между Намюром и Монтмеди с последующим броском мотомеханизированных частей к берегу Ла-Манша в районе устья Соммы.

Как и раннее на церсторергруппен возлагались задачи расчистки воздушного пространства от вражеских истребителей, сопровождение своих бомбардировщиков, рейды в глубину территории противника.

В полдень 10 мая 1940 г. германские войска начали массированное вторжение во Францию и так называемые «нижние страны». ZG-1 и ZG-26 действовали в составе 2-го воздушного флота Кессельринга, который поддерживал действия группы армий «В», наступавшей в Бельгии Голландии; ZG-76 действовала в составе 3-го воздушного флота Шперле, работавшего в интересах группы армий «А», наступавшей через Люксембург и южную часть Бельгии в глубину Франции. I/ZG-1 была переброшена в Кирсхейм для участия во вторжении в нижние страны. Старина Фальк хорошо запомнил то время:

— Как-то к нам с визитом завалился Кессельринг. Мы как раз толковали о возможном наступлении на Западе, а тут сам Кессельринг с приказом о наступлении. Нашей группе ставилась задача атаковать и уничтожить самолеты голландцев на голландском же аэродроме. Я возглавил стаффель в налете на голландский аэродром, расположенный на острове в устье Рейна. Мы взлетали при свете посадочных фар в 5 ч 45 минут, когда солнце еще не взошло. Мы шли на высоте 2000 м, когда вокруг засверкали трассы. Ну вот, и здесь в нас не видят освободителей! Нам нигде не рады, жаль. Летное поле аэродрома полностью перекрывали разного сорта препятствия — грузовики, авторухлядь, повозки, деревья и бревна. Ни один германский самолет приземлиться тут не сумел бы, зато и взлететь с аэродрома не мог никто. Мы вели огонь по любой цели, которая оказывалась в прицеле — такой вот каламбурец. Несколько легких самолетов, припаркованных на летном поле, загорелось. Самолетов противника в воздухе не наблюдалось, зато мы видели волны наших истребителей и бомбардировщиков, шедших курсом на Роттердам. В следующем полете мы прикрывали парашютистов, которые вели бой за переправы через Маас. Мы летали от рассвета до заката, по три — четыре вылета в день.

Мессера из 1/ZG-1 перехватили шестерку «Бленхеймов» из 600-й эскадрильи RAF над аэродромом Валхавен, пять британских

бомбардировщиков были сбиты — ноги унес всего один «Бленхейм». Фальк вспоминал о другой встрече с «Бленхенеймом»:

— В одном из патрульных полетов в районе Гааги я перехватил «Бленхейм». Я преследовал англичанина среди шпилей соборов, мы гонялись вокруг дюн, кругом деревьев на высоте 10–15 метров. Я все время держался за ним, но не имел возможности выпустить очередь. Над морем я решил: «Все, хватит». «Бленхейм» писал узоры в нескольких метрах от поверхности моря. Я все никак не мог выпустить прицельную очередь. Потихоньку мы приближались в английскому берегу, а меня оставалось все меньше и меньше горючего. Я не стал искушать судьбы, отказавшись от дальнейшего преследования. Англичанин был тем еще пилотом. Почти как я.

Через пять дней ожесточенных боев голландская армия капитулировала. I/ZG-1 бросили на юг — во Францию.

На юге самолеты из II/ZG-76 прикрывали операции группы армий «А», продвигавшейся через Бельгию и Люксембург. Из-за скоростного продвижения германским войск люфтваффе приходилось часто менять аэродромы. В первый день кампании II/ZG-76 перелетела из Кельна в Эльсенборн, здесь самолеты дозаправили. На театре военных действий мессера появились не ранее 9 часов утра. Во второй день, 12 мая, лейтенант Ганс-Иоахим Ябс из 6./JG-76, выполняя боевой вылет на штурмовку наземных целей в интересах 4-й панцердивизии, одержал свою первую победу:

— Вы на всю жизнь запоминаете свою первую девушку, то же самое с первым сбитым. Мы шли на высоте 3500 м над бельгийской крепостью Намюр. Отличная погода стояла, без единого облачка. Внезапно самолет командира группы гауптмана Грота перешел в пологое пикирование. Я подумал, что командир пикирует для атаки крепости, но вдруг увидел два истребителя Кертис «Хок» у него в хвосте. Так начался мой первый воздушный бой. Я открыл огонь. Один из истребителей противника чуть набрал высоту и развернулся на меня. Я скорректировал прицел, чуть задрав нос самолета. Мы сошлись в лобовой, и я, и мой противник вели огонь. Четыре пулемета и две пушки мессера проделали свою работу на отлично — самолет противника загорелся, начал валиться на крыло. Я пронесся мимо, затем заложил вираж дабы посмотреть на падение своей «первой девушки». Есть первая победа!!! На следующий день я сбил Моран, а 15 мая еще два Морана. Мы недолго базировались в Кельне — Элсенборне. Танки уходили вперед, мы перелетали вслед за ними, меняя полевые площадки одну за другой. Мы

разгромили французские ВВС в воздухе, а вермахт лишил их аэродромов базирования.

После завоевания абсолютного превосходства в воздухе, люфтваффе почти полностью переключились на нанесение ударов по наземным целям, главным образом — осуществляли тактическую авиационную поддержку частей вермахта. Французские и английские самолеты совершали порой отчаянные рейды на малых высотах в попытке нанести хоть какой-то ущерб победоносному германскому войску. 20 мая германские войска захватили плацдарм на левом берегу Суммы, затем нанесли удар в северном направлении на Булонь, а 29 мая окружили Кале. 26 мая началась эвакуация британских войск из Дюнкерка. Над Дюнкерком лейтенант Ганс-Иоахим Ябс одержал 15 мая свою четвертую победу:

— Город окружали пожары. Наши Штуки и Хейнкели славно тут поработали. Два комрада и я летели сквозь дымы пожарищ, когда перед нами внезапно материализовалось несколько «Спитфайров». Чисто рефлекторно я нажал на гашетку и попал сразу в два самолета. Один Томми выскочил из кабины с парашютом, но второй, по моему, так и не покинул свой самолет до столкновения «Спитфайра» с землей. Однако над Дюнкерком выявились недостатки наших 110-х. До Дюнкерка церсторер считался элитарным, где-то даже гламурным, самолетом, но после боестолкновений со «Спитфайрами» мы начали нести тяжелые потери. Мы летали слишком медленно и не могли переманеврировать британские истребители. «Спитфайры» в бою атаковали нас один за другим с виража, ведя огонь из всех восьми своих пулеметов. Они кружились вокруг нас как пчелы вокруг цветка или мухи вокруг ну понятно чего. Брони наши самолеты не имели. В воздушных боях над Францией наша группа лишилась шести самолетов, большинство из них сбили над Дюнкерком «Спитфайры».

Бои над Дюнкерокм резко изменили отношение летчиков к своим элитным церсторерам. Впервые элитные части люфтваффе столкнулись в воздухе с большим количеством британских «Спитфайров» и «Харрикейнов». Британские истребители сыграли решающую роль в успешной эвакуации личного состава британских экспедиционных сил. К 4 июня морем из Дюнкерка было вывезено 338 226 человек, в том числе 120 000 французов. За четыре дня с 27 по 30 мая британские истребители сбили 179 самолетов люфтваффе, собственные потери RAF в истребителях за этот же отчетный период составили только 29 истребителей.

После эвакуации британских войск из Дюнкерка, люфтваффе получили возможность сосредоточиться и окончательно добить

ВВС Франции, не прекращая при этом оказывать вермахту поддержку с воздуха. 10 июля войну Франции объявила Италия, а 12 июня Париж был объявлен открытым городом. Через десять дней, 22 июня, маршал Петэн подписал капитуляцию Франции. Для люфтваффе, однако, война не закончилась. Немцы периодически веди воздушные бои с англичанами над Каналом и время от времени охотились за британскими судами в Канале.

Для защиты своих кораблей англичане стали использовать «Спитфайры» и «Харикейны», которые представляли собой смертельную угрозу для бомбардировщиков люфтваффе и их эскорта. Обер-лейтенант Вольфганг Фальк, группенкомандир I/ ZG-1, тоже сопровождал бомбардировщики над Ла-Маншем:

— То были самые тяжелые полеты из всех, которые мы выполняли. Как-то я вернулся с 40 пробоинами, а в полете самолет швыряло так, что приходилось удерживать ручку управления обоими руками. Тогда мы сопровождали бомбардировщики, которые наносили удар по британским кораблям в Ла-Манше. «Спитфайры» были замечены издалека. Они набирали высоту и занимали выгодное для атаки положение, а мы ничего не могли поделать, так как были связаны бомбардировщиками. Оставалось лишь ждать, когда Томми наваляться на нас. Но и в бою у нас не было преимущества — англичане превосходили в скорости и в маневренности. Мы ничего, совсем ничего не могли сделать, как вокруг падали горящие самолеты старых боевых камрадов. Я несколько раз открывал огонь, пикировал к самой воде, отрываясь от «Спитфайров». Я шел так низко, что волны почти захлестывали кабину. Я держал курс к берегам Франции. Машина с трудом управлялась. При малейшей попытки набрать высоту, сидящей на хвосте «Спитфайр» открывал огонь. У меня же кончился боекомплект и даже если бы удалось чудом занять позицию для атаки супротивника, то стрелять было бы нечем. Я вел самолет зигзагом с перегрузкой в 4 — 5 G. Пока я прижимался к воде Томми не мог вести прицельный огонь, так как максимум внимания приходилось уделять пилотированию дабы не врезаться в воду. Но сколько я так продержусь? Из пробитого крыльевого бака хлестал бензин…

Наконец я пересек береговую черту, теперь началась игра в кошки-мышки вокруг дюн, домов и деревьев. Раз за разом я ускользал из-под огня. «Хряк!» — громко сказало крыло. «Чудо, что я еще в воздухе», — в ответ подумал я. Я старался держать курс на север к Сен-Тронду. На хвосте по прежнем болтался эскорт. Внезапно впереди на дороге возник британский велосипедист. Силуэт солдата в характерной плоской каске

отлично проецировался на фоне неба. Томми рухнул в кювет вместе с велосипедом, через долю секунды я пронесся мимо него, а за мной — «Спитфайр». Парень получил свою порцию андреналина! Наверное парень подумал: «Кровавые люфтваффе в полном составе набросились на одинокого британского военного велосипедиста».

Я таки оторвался от хвоста и когда прибыл в Сен-Тронд там как раз находился Кессельринг. Мы встретились как старые приятели, а много-много лет спустя старик Кессельринг на встрече ветеранов прошамкал: «Хэлло, Фаль! Ты помнишь каким вернулся в Сен-Тронд?»

В конце июня группенкомандир Фальк во главе 2-го и 3-го стаффелей I/ZG-1 был переведен в Дюссельдорф, где пилотов ставили готовить к выполнению заданий ночных истребителей. Группа стала обозначаться 1/NJG-1, а первый стаффель старой группы I/ZG-1 составил ядро вновь формируемой группы II/SKG-210.

Церсторер дальнего действия Bf.110D

Бои в Норвегии и в особенности опыт I/ZG-26 показали необходимость увеличения продолжительности полета тяжелого

истребителя-разрушителя. К тому же теперь на самолет возлагались задачи прикрытия германских судов и кораблей в Северном море от атак британской авиации. Разработке «langstrecken Zerstorer» (церсторер дальнего действия) теперь отдавался наивысший приоритет. На BF.ПО приладили подвесной топливный бак емкостью 1200 литров. Баки изготавливали из фанеры, в случае необходимости такой бак мог быть в теории легко сброшен.

Первые баки поступили 2. и 3./ZG-76; самолеты этих стаффелей летали на патрулирование северного моря. Группа начала терять экипажи, не привыкшие к длительным полетам над морем. Точнее, так тогда считались — экипажи бились по причине непривычных условий полета. Позже выяснилось, что по мере выработки бензина в подвесном баке собирались взрывоопасные пары, которые порой самовоспламенялись.

Bf.110D-0 — прототип, использован планер Bf.11 ˚C-3, несколько машин доработано для эксплуатационных испытаний подфюзеляжных баков.

Bf.110D-l/R-1 Langstrecken Zerstorer, серийный вариант, выпускавшийся на линии по производству Bf.l 1 ˚C. Доработка самолетов под монтаж подвесного бака производилась на стадии окончательной сборки.

Bf.110D-l/R-2 Langstrecken Zerstorer. Когда выяснилась истинная причина «пропаж» экипажей, один большой подфюзеляжный бак был заменен двумя подкрыльевыми баками емкостью по 900 л.

Bf.110D-2 Langstrecken Zerstorer. Вариант, способный нести два сбрасываемых бака емкостью по 300 л. под крылом и снабженный держателем ETC-500 для подвески бомб.

Bf.110D-3 Langstrecken Zerstorer. Вариант, способный нести под крылом или два сбрасываемых бака емкостью по 300 литров, или два сбрасываемых бака емкостью по 900 л. Хвостовая часть фюзеляжа удлинена. Возможна установка подфюзеляжного держателя ETC-500.

Боевое применение Bf.110

Оборона Рейха

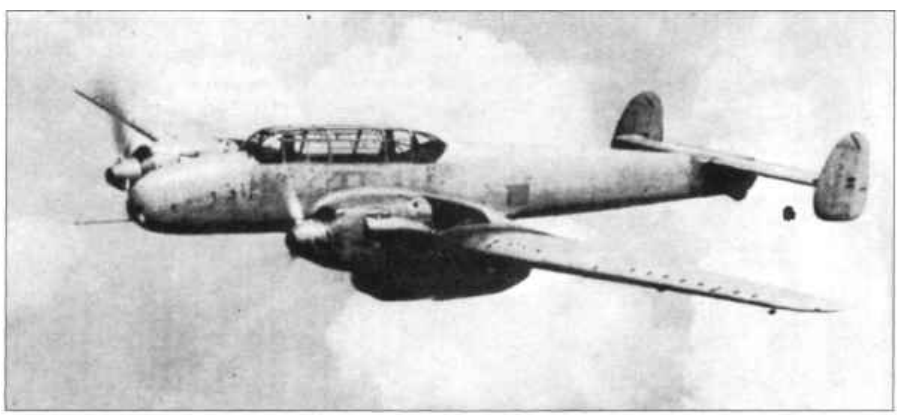
Германия подошла к критической точке войны в воздухе когда в небе Рейха появились армады четырехмоторных бомбардировщиков союзников. К осени 1943 г. церсторергруппен абсорбировала оборона Рейха, включая I и II/ ZG-1, III/ZG-26. В октябре под командованием оберста Теодора Розивалла были сформированы I и II/ZG-76, в ноябре к ним добавилась III группа. На 10 ноября количество двухмоторных истребителей составляло 340 штук, однако большинство их пилотов не имели должной подготовки. Пока американские бомбардировщики летали без прикрытия истребителей, потери люфтваффе не превышали критических, а успехи пилотов церстореров были велики.

11 января 1944 г. армада из 650 бомбовозов вторглась в воздушное пространство Рейха, желая выгрузить свои бомбы прямо по авиационным заводам в Брауншвейге. Церстореры атаковали американские самолеты, выпустив тьму неуправляемых ракет калибра 240 мм, буквально разорвав боевой порядок бомбардировщик. За американцев, уже в индивидуальном порядке, принялись одномоторные Bf. 109. 41 американский

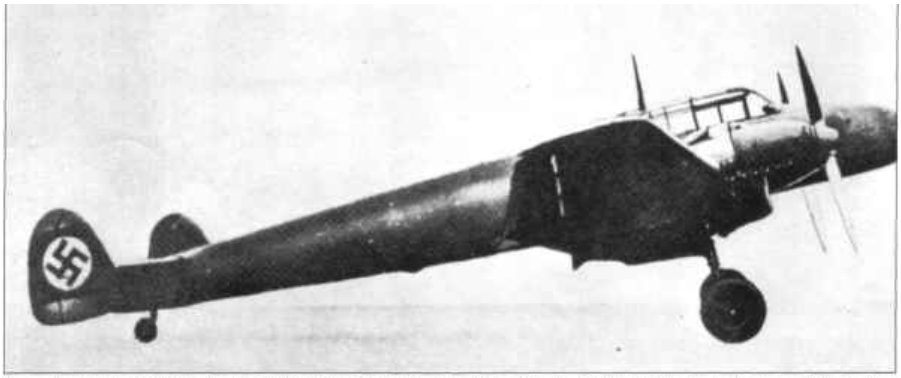
бомбардировщик был сбит. 16 марта 1944 г. 43 Bf.110 из ZG-76 атаковали шедшие без прикрытия истребителей американские бомбардировщики и сбили 18 «Крепостей». После третьей атаки появились американские истребители. В атаке на встречных курсах американцы сбили 26 Bf.110 (60 %). После столь высоких потерь пришлось расформировать III/KG-76. Наивысший приоритет в оснащении церсторергруппен был отдан самолету Me-410. К июню 1944 г. Bf.110 имела на вооружении только II/ZG-1. Американские истребители все чаще и все глубже вторгались в воздушное пространство Рейха. Последний раз Bf. 110 в значительных количествах наблюдались в небе Будапешта, где действовали церстореры из II/ ZG-1 вместе с Me-410 из I/ ZG-76 и Bf.109 из II/JG-77. Германские истребители в тот раз сбили 45 самолетов союзников. Вскоре II/ZG-1 перевооружили с Bf.110 на Bf.109. Так завершилась карьера одного из самых неоднозначных самолетов-истребителей периода Второй мировой войны.

ТТХ различных модификаций Bf 110

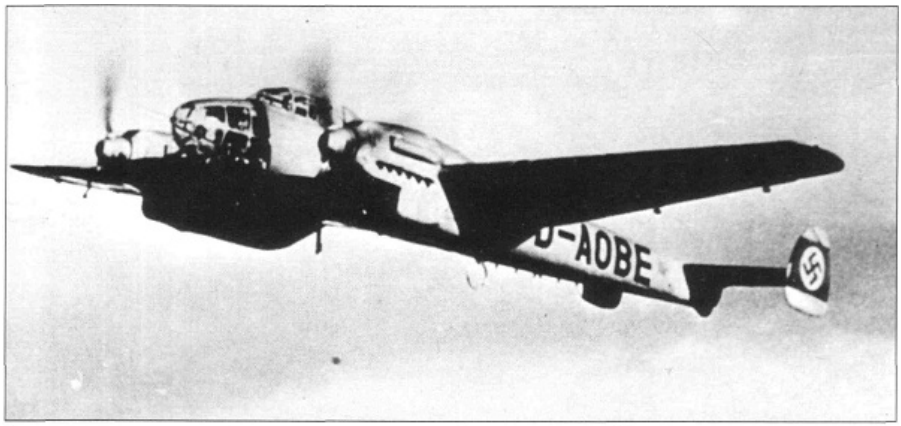
	Bf 110V3	Bf 110A-01-04	Bf 110B-1	Bf 110C-1	Bf 110D-1	Bf 110E-1	Bf 110F-2	Bf 110G-4C/R3
Размах крыла	16,80 m	16,80 m	16,80 m	16,20 m	16,20 m	16,20 m	16,20 m	16,20 m
длина	12,50 m	12,50 m	12,523 m	12,07 m	12,07 m	12,07 m	12,07 m	12,07 m
высота	4,10 m	4,10 m	4,10 m	4,12 m	4,12 m	4,12 m	4,12 m	4,12 m
площадь крыла	45,6 m2	45,6 m2	45,6 m2	38,4 m2	38,4 m2	38,4 m2	38,4 m2	38,4 m2
Масса пустого	5 005 kg	5005 kg	5653 kg	4 889 kg	7 230 kg	6 925 kg	5605 kg	5093 kg
максимальная				6 028 kg			7206 kg	9390 kg
Двигатель	DB600A-1	Jumo210Da	Jumo210Ga	DB601A-1	DB601A-1	DB601N	DB601F	DB605B-1
мощность	986k	680k	700k	1050k	1050k	1200k	1350k	1475k
Скорость макс,	502 km/h/3280 m	435 km/h/4100 m	453 km/h/4000 m	53B km/h/6000 m	538 km/h/6000 m	548 km/h/-	563 km/h/5360 m	547 km/h/6940 m
посадочная				150 km/h	150 km/h		10840 m	
Потолок			7954m	10000m	10000m	10000 m	1200 km	7954m
Дальность			1715km	1400km	1400 km	1400 km		900km
максимальная				2600km				2090 km
Вооружение	4xMG17 7,92 mm	4xMG17 7,92 mm 1x MG 15 7,92 mm	4xMG17 7,92 mm 1x MG FF 20 mm	4x MG 17 7,92 mm 1x MG FF 20 mm 2x 250 kg бомб 2x 500 kg бомб	4XMG17 7,92 mm 1x MG FF 20 mm 2x 250 kg бомб	4xMG17 7,92 mm 1xMG FF 20 mm 2x 500 kg бомб 4x 50 kg бомб	4x MG 17 7,92 mm 1x MG FF 20 mm 2x 500 kg бомб 4x 50 kg бомб	4xMG 17 7,92 mm 2x MG 151/20 20 mm 1xMG81Z 7,92 mm



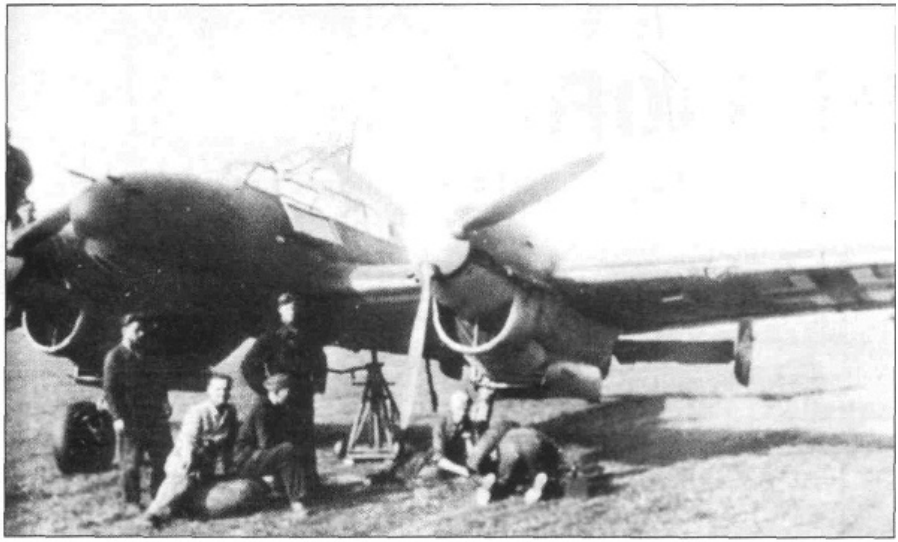
Первый полет на Bf.110V-1 выполнил летчик-испытатель Рудольф Оплитц. Самолету сильно не хватало мощности двигателей, а летные испытания постоянно прерывались из-за поломок крайне ненадежных двигателей DB-600A.



На предсерийных Bf.110A-0 стояли моторы Jumo-210Da мощностью по 680 л.с. с двухлопастными винтами изменяемого шага VDM-Гамильтон.



Вскоре после изменения министерством авиации концепции кампфцерстернера, люфтваффе выдало спецификацию для превращения Bf.110 в разведчик и скоростной бомбардировщик под обозначениями Bf.161 и Bf.162 соответственно. От разработки разведчика отказались в пользу адаптирования стандартного Bf.110 к выполнению разведывательных заданий. Проект Bf.162 развития не получил, так как приоритет был отдан самолету Ju-88.



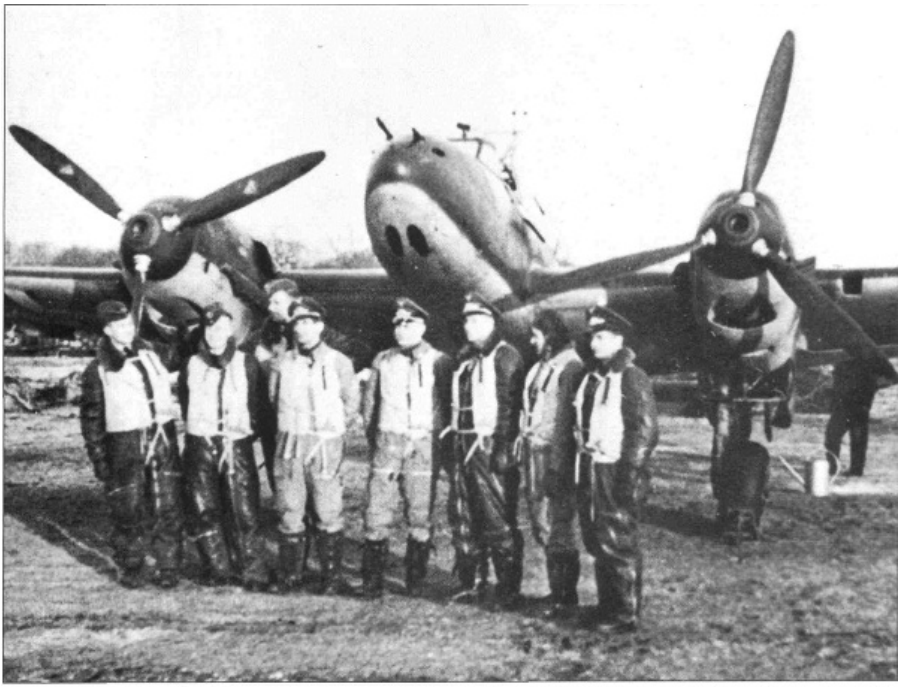
В церсторершулен тренировали не только летные экипажи, но и технический персонал. Техников за черное рабочее платье прозвали Schwarzmenschen. «Негры» меняют колесо на церсторере, Нанси, 1941 г.

Первые серийные Bf.110C-1 поступили в I(Z)/LG-1 в январе 1939 г., часть тогда стояла в Грейфсвальде. На самолетах данной модификации стояли трехлопастные новые винты изменяемого шага UDM.

Накануне вторжения в Польшу велось интенсивное перевооружение групп, летавших на одномоторных истребителях, двухмоторными самолетами и подготовка экипажей. Слева - пилот-новичок изучает вместе со своим воздушным стрелком карту перед тренировочным полетом.

Bf.110C-1 из 2./ZG-76 среди деревьев на аэродроме в Чехословакии. Снимок сделан вечером 31 августа 1939 г. Самолет заправлен топливом по пробки баков, заполнен под завязку патронами и снарядами. Буква «D» нарисована красной краской и снабжена окантовкой белого цвета.

Эмблема 2./ZG-76 - красная божья коровка с семью черными пятнами на шкурке и черной головой на фоне щита белого цвета. В кабине самолета сидят обер-лейтенант Фальк и фельдфебель Альфред Вальц.



Фальк и летчики из 2./ZG-76 сфотографировались у самолета стаффелькапитана после боя над Гельголандом, аэродром Евер. Пилоты ZG-76 сбили девять из 12 «Веллингтонов».

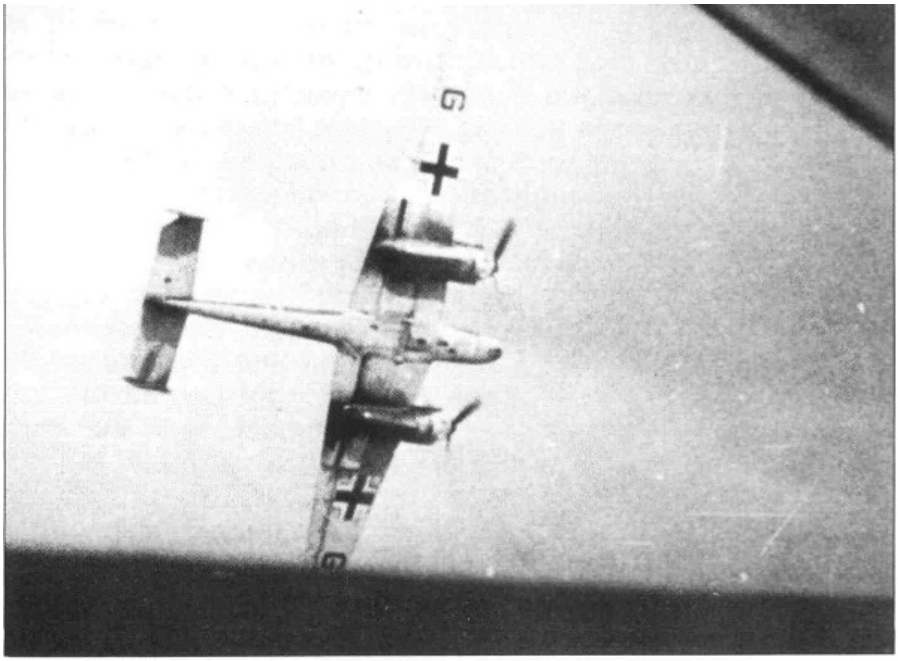
Унтер-офицер из ZG-76 мелом рисует временную победную марку на киле самолета Фалька. Эту победу Фальк одержал над Данией.

Самолеты 1./ZG-76 рассредоточились по северо-западной стороны аэродрома, а воздушные стрелки приготовились открыть огонь по норвежцам.

Лейтенант Гельмут Ленд посадил свой Bf.110 на аэродроме Осло-Форнебю на брюхо.

ZG-52 была сформирована в конце 1939 г. Эмблема эскадры - дракон белого цвета на фоне щита черного цвета. К моменту вторжения германских войск в Данию и Норвегию гешвадер еще не закончил подготовку.

Обер-лейтенанта Фалька, ставшего командиром I/ZG-1, приветствует генерал Кесельринг. Снимок сделан незадолго до западной кампании вермахта.



Bf.110C из I/ZG-2 пикируют на цель. Мощное наступательное вооружение из двух пушек MG-FF и четырех пулеметов MG-17 позволяло эффективно поражать даже хорошо защищенные наземные объекты.

Ганс-Йоахим Ябс теперь уже стал ветераном с шестью личными победами. Ябс позирует фотографу на крыле своего самолета, украшенного акульей пастью. Самолет заправляют бензином, Битва за Британию.

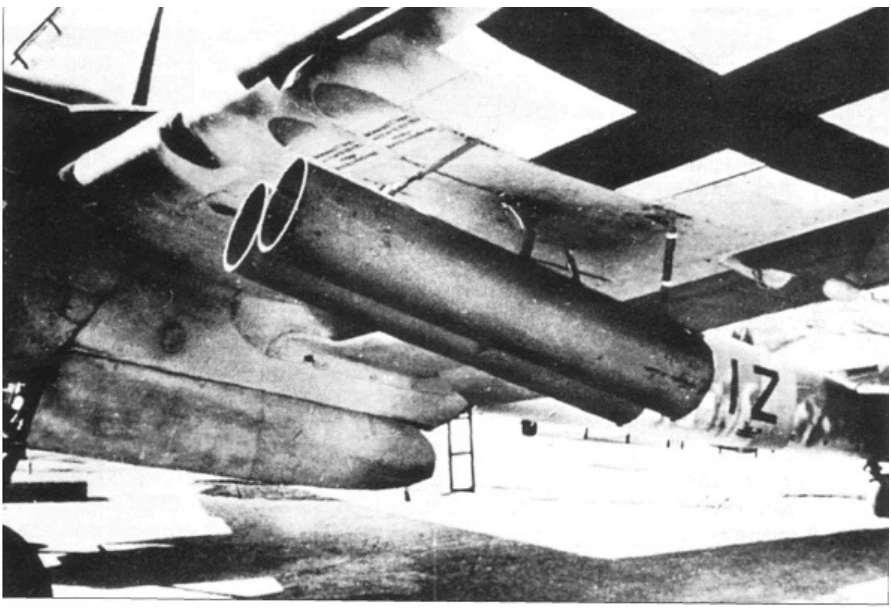
В порядке расширения боевых возможностей церстореров Мессершмитт разработал истребительно-бомбардировочную модификацию. Оснащенный парой моторов DB-601N повышенной мощности Bf.110C-4/B нес пару бомбодержателей ETC-250.

Французские и британские трофеи немцы сразу пускали в дело. Здесь французскую танкетку приспособили для буксировки церстерора из I/ZG-52.

Многочисленная группа церстореров приближается к Англии. Полетам в плотных боевых порядках пилоты II/ZG-76 начали тренироваться в июле 1940 г., незадолго до начала массированных налетов на Британию.

Радист позирует около украшенного победными марками киля Bf.110E Вильгельма Спиза, командира I/ZG-26, Восточный фронт, вторая половина 1941 г.

Из-за проблем с техникой, русских истребителей и русских зениток люфтваффе почти утратили контроль за воздушным пространством на Восточном фронте. Командир зенитной батареи лейтенант Н. Кулер сфотографировался на фоне сбитого его зенитчиками штурмовика, начало 1942 г. По советским данным батарея Кулера к этому времени сбила восемь германских самолетов.



На Bf.110F-2 испытывались 210-мм армейские неуправляемые ракеты Werfer-Granate. Ракеты позволяли поражать бомбардировщики, не входя в зону эффективного огня их оборонительных пулеметов. Новое авиационное оружие испытывалось в Тарневитце. Испытания прошли успешно, после чего систему быстро запустили в серийное производство. Ракетными установками вооружались самолеты Bf.110G.

Выпуск самолетов Bf.110G-2 начался в мае 1942 г. Их использовали в качестве церстореров или тяжелых истребителей-бомбардировщиков, переделывая из варианта в вариант с помощью полевых модернизационных наборов Rustsatze.

Зимой 1942 - 1943 г.г. единственной частью церстореров осталась JG-5.

Bf.110B-3 из Zerstorerschulen, Нанси, Франция, 1940 г. Самолет сверху целиком окрашен в оливково-зеленый цвет.

Bf.110C-1 из I(Z)/LG-1, польская кампания.

Bf.110C-1 из 1./ZG-76 Хельмута Лента, посадка в Осло-Форнебю.

Bf.110C-2 из I/ZG-52, кампания во Франции.

Bf.110C-3 из 3./ZG-26, Битва за Британию. Носовая часть фюзеляжа окрашена легкосмываемой краской. Цвет идентификационной окраски порой менялся ежедневно.

Bf.110D-1/R1 из I/ZG-76, Битва за Британию.

Bf.110C-4/B из 2./EGr-210, Битва за Британию.

Bf.110E-2 из 9./ZG-26, Северная Африка, весна 1942 г.

Bf.110F-1 из II/ZG-26, Восточный фронт, 1942 г.

Bf.110G-2/R3 из II/ZG-76 (второго формирования), силы обороны Рейха.

Кабина Bf 110 G

Bf 110 C-1 из 2./ZG 76 под управлением стаффелькапитана Вольфганга Фалька летит над Гельголандской бухтой.

Bf 110 G-2 из II/ZG 1, Италия 1943 г.

Bf 110 G-4/R3 с радаром Lichtenstein SN2b (FuG 220), IV./NJG 3, 1944 г.

Bf 110 G-4/R3 с радаром Lichtenstein SN2c (FuG 220), 7./NJG 3, 1944 г.

После тренировок в Ergänzungs (Zerstörer) staffel лейтенант Густав Там был переведен в II/ZG-76. В 76-й эскадре в числе первых стали рисовать на носах самолетов акульи пасти, когда гешвадер стоял на сравнительно тихой франко-германской границе.

Парашют летчика церстерера не отличается от парашютов пилотов одномоторных истребителей, в то время как воздушный стрелок снабжен стандартным десантным «заплечным» парашютом. Парашют под задницей спас однажды жизнь Вольфгангу Фальку, когда его Bf.110C-1 обстреляли с земли. Пуля застряла в парашюте.

Тяжелый истребитель-бомбардировщик Bf.110G-2 с кодом «Q1+VB», юг России. Самолет загорелся при запуске левого мотора DB-605. Интересна эмблема в виде скелета, нарисованная в носовой части фюзеляжа церстерера. Принадлежность эмблемы не определена.

Стаффелькапитан 10.(Z)/JG-5 обер-лейтенант Феликс Брандис (справа) со своим радистом фельфебелем Бауэром сфотографировались у своего Bf.110, зима, Восточный фронт. Брандис одержал в воздушных боях не менее 18 побед.

В 1942 г. II/SKG-210 стала II/ZG-1 и была переведена в Италию. Круг замкнулся. Изначально 1-й стаффель ZG-1 послужил ядром для формирования II/SKG-210 , но оса всегда оставалась эмблемой подразделения.